

**JURISDICCION MARITIMA EN PANAMA Y ALTERNATIVAS DE SOLUCION
FRENTE AL SECUESTRO MATRIMONIO DECRETADO POR LA EXISTENCIA DE UN
PROCESO LEGAL PREVIO**

KAREN ANGELICA GUETTE CASTAÑEDA

FUNDACION UNIVERSITARIA DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ

FINANZAS Y COMERCIO EXTERIOR

2018

**JURISDICCION MARITIMA EN PANAMA Y ALTERNATIVAS DE
SOLUCION FRENTE AL SECUESTRO MATRIMONIO DECRETADO POR LA
EXISTENCIA DE UN PROCESO LEGAL PREVIO**

KAREN ANGELICA GUETTE CASTAÑEDA

**MONOGRAFIA PARA OBTENER EL TITULO DE PROFESIONAL EN
FINANZAS Y COMERCIO EXTERIOR**

DOCENTE ASESOR

JACK ACERO

**FUNDACION UNIVERSITARIA DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ
FINANZAS Y COMERCIO EXTERIOR**

2018

AGRADECIMIENTOS

Por medio de estas líneas expresar mi más profundo y sincero agradecimiento primero a Dios, por su infinita gracia, luego a todas aquellas personas que con su esfuerzo han colaborado en el desarrollo de mi carrera como profesional.

Al Dr. Jack Acero, por la orientación y el seguimiento de la misma.

Definitivamente un agradecimiento muy especial merece la comprensión, paciencia y el ánimo recibidos de mi familia y amigos, a todos, ¡Muchas gracias...!

CONTENIDO

1. RESUMEN	5
2. INTRODUCCION.....	7
3. TITULO.....	7
4. PROBLEMA O NECESIDAD	8
5. OBJETIVOS	9
3.1 OBJETIVO ESPECIFICO	9
3.2 OBJETIVO GENERAL	9
6. JUSTIFICACION	10
7. MARCO REFERENCIAL.....	12
7.1 MARCO LEGAL	9
7.2 MARCO TEORICO.....	9
8. METODOLOGIA	13
9. HALLAZGOS Y RESULTADOS	13
10. ANALISIS Y DISCUSION	14
11. CAPITULO I ANTECEDENTES DE LA JURISDICCION MARITIMA EN PANAMA.....	16
12. CAPITULO II RASGOS DEL PROCEDIMIENTO MARITIMO EN LA JURISDICCION MARITIMA PANAMEÑA	19
13. CAPITULO III CRITERIOS DE ATRIBUCION DE COMPETENCIA A LOS TRIBUNALES MERITIMOS EN PANAMA.....	20
14. CAPITULO IV CARÁCTER EXORBITANTE	36
15. CAPITULO V MEDIDA CAUTELAR DE SECUESTRO.....	38
16. CAPITULO VI ALTERNATIVAS DE SOLUCION	41
17. CONCLUSIONES.....	51
18. BIBLIOGRAFIA.....	53

1. Resumen

Este trabajo de grado, esquematiza una situación en particular surgida en el desarrollo de las operaciones internacionales de comercio exterior en el canal de Panamá. Los buques que de manera necesaria hacen tránsito por este importante conducto interoceánico están sujetos a ser revestidos por la jurisdicción de los tribunales marítimos de Panamá quienes en virtud de las prerrogativas y facultades que la ley les atribuye pueden aplicar medidas de tipo cautelar sobre los buques y mercancías en tránsito y solicitadas por personas naturales o jurídicas y cualquier tipo de sujeto con la capacidad de exigir el reconocimiento de derechos de crédito u obligaciones de pago expresas y claras.

Se realiza un resumen detallado de la historia de las operaciones de comercio exterior en Latinoamérica y su relación con el derecho procesal marítimo, los criterios para atribuir competencia a este tribunal y las medidas cautelares legal y comercialmente existentes para intentar garantizar una tutela judicial efectiva de derechos de crédito, y los sobre costos operativos que estas mismas generan a las partes interesadas; terminando con alternativas de solución de conflicto para las pretensiones de carácter económico iniciadas en jurisdicción panameña y las respectivas conclusiones, en donde se hará énfasis en la importancia que reviste el conocimiento de esta temática para los profesionales en comercio exterior en Latinoamérica.

Abstract

This work of degree, it outlines a situation especially arisen in the development of the international operations of exterior trade in the channel of panama hat. The noses that in a necessary way do traffic for this important interoceanic conduit are subject to be re-dressed by the jurisdiction of the maritime courts of Panama who by virtue of the prerogatives and powers that the law attributes them can apply measures of type protect on the noses and goods in traffic and requested by natural or juridical persons and any type of subject with the aptitude to demand the recognition of credit rights or obligations of payment you express and clear.

There is realized a detailed summary of the history of the operations of exterior trade in Latin America and his relation by the maritime procedural law, the criteria to attribute competition to this court and the measures you will protect legal and commercial existing to try to guarantee a judicial effective guardianship of credit rights, and the operative extra charges that these themselves generate to the interested parts; finishing with alternatives of solution of conflict for the pretensions of economic character initiated in Panamanian jurisdiction and the respectives conclusions, where emphasis will be done in the importance that re-dresses the knowledge of this subject matter for the professionals in exterior trade in Latin America.

2. Título

Jurisdicción marítima en panamá y alternativas de solución frente al secuestro marítimo decretado por la existencia de un proceso legal previo.

3. Introducción

El comercio exterior se ha encargado de solidificar de manera global la economía a nivel mundial, allí reposa el papel preponderante y la función social y económica de los operadores internacionales en la materia, pues su función misma, es la que permite una adecuada relación entre mercaderes, empresarios, y países, que a través de operaciones de importación y exportación buscan fortalecer su economía y brindar un intercambio dinámico de bienes y servicios.

Este trabajo de grado, esquematiza una situación en particular surgida en el desarrollo de las operaciones internacionales de comercio exterior en el canal de panamá. Los buques que de manera necesaria hacen tránsito por este importante conducto interoceánico están sujetos a ser revestidos por la jurisdicción de los tribunales marítimos de Panamá, quienes en virtud de las prerrogativas y facultades que la ley les atribuye pueden aplicar medidas de tipo cautelar sobre los buques y mercancías en tránsito y solicitadas por personas naturales o jurídicas y cualquier tipo de sujeto con la capacidad de exigir el reconocimiento de derechos de crédito u obligaciones de pago expresas y claras.

4. Problema o necesidad

El equilibrio que buscan los operadores internacionales de comercio exterior, depende de las circunstancias en que se deben desarrollar a través del tiempo, apoyadas en una relación contractual determinada que marca el camino o ruta y el plan de trabajo, observando contingencias inesperadas, tiempos de entrega, costos y demás situaciones normales. La educación en comercio exterior inadvierte circunstancias que aunque bien poseen un marcado carácter jurídico, son propias de la gestión de operadores internacionales en comercio exterior, como lo son la retención de mercancías, buques, combustibles, aeronaves mediante la medida cautelar por excelencia conocida como secuestro marítimo, y todos los bienes legalmente transportados por esta vía al igual que los sobre costos operativos que estas situaciones acarrearán.

Por eso la pregunta principal de: ¿Qué hacer en los casos en que como operador logístico, en desarrollo de una relación contractual, tengo tiempos de entrega y en razón del comienzo de procesos judiciales, a la mercancía se le impone la medida cautelar de secuestro, por parte de un juez a solicitud de otra parte demandante?

Pregunta que solo profesionales en derecho en principio podría resolver, pero que un operador internacional en comercio exterior debería estar en capacidad de decantar sin mayores complicaciones, pues parte de su responsabilidad brindar una asesoría integral y completa a sus clientes al momento de cualquier tipo de contingencias surgidas en el desarrollo de su labor.

5. Objetivos

5.1 Objetivo general

Conocer de primera mano, las características de las medidas cautelares de secuestro marítimo, susceptibles de ser decretadas en la jurisdicción marítima de panamá, y las alternativas para su levantamiento.

5.2 Objetivos específicos

- Conocer los antecedentes históricos de la jurisdicción marítima en Panamá.
- Analizar los criterios de atribución de competencia a los tribunales marítimos de panamá.
- Identificar las características de la medida cautelar de secuestro susceptible de recaer, sobre naves de carga, flete o combustible en la jurisdicción marítima de Panamá.
- Identificar los mecanismos alternativos de solución de conflictos en la jurisdicción marítima de panamá frente a la medida precautoria o cautelar de Secuestro.

6. Justificación

Esta investigación esta entramada a dilucidar, a través del método descriptivo un problema realmente relevante en el transporte y comercialización de mercancías a nivel Latinoamericano; específicamente los que surgen con frecuencia en el puerto de panamá, que además de ser conocido por su gran afluencia y ubicación estratégica entre los mares caribe y del pacifico, ha logrado la disminución de tiempo de navegación y costos en el transporte de mercancías, fortaleciendo las relaciones comerciales, que evidentemente ofrecen una mejor dinámica a los países y empresas que hacen uso de este canal.

Esta posición además de brindar generosos beneficios, genera una marcada facilidad, para la solicitud e imposición de medidas cautelares como el secuestro marítimo, con el fin de garantizar el cumplimiento de obligaciones impagas, en contra de propietarios de mercancías, naves, carga, flete o combustible, los cuales arriban en buques. Por eso la importancia de que el operador logístico o de comercio exterior identifique las características de los procesos judiciales establecidos en la legislación marítima, reglas de atribución de jurisdicción y competencia, particularidades de un secuestro marítimo y las formas de solución al conflicto plasmadas en la legislación panameña; en aras de garantizar al cliente, una mitigación de efectos colaterales significativa en los tiempos de entrega.

En esencia la naturaleza de este trabajo radica en comprender un área poco explorada por operadores de comercio exterior, como lo son las reclamaciones en el plano del derecho procesal y en el plano internacional, derivados principalmente de los contratos de explotación y utilización de buques en el transporte vía marítimo, al igual que reclamaciones que surgen en colisiones y accidentes entre buques o casos fortuitos que no se pueden descartar al momento de realizar operaciones de comercio exterior y es allí donde radica la importancia de contemplar esta arista de las operaciones, pues los

empresarios cada vez buscan servicios más integrales, incluyendo las soluciones a apuros de naturaleza jurídica que les eviten mayores costos e infortunios.

Además, esta investigación se propone arrojar herramientas de gran valor para operadores de comercio exterior que deseen desempeñarse como asesores de empresas mercantiles vinculadas con el sector marítimo.

Por esta razón el equilibrio que buscan los operadores de comercio exterior, depende de las circunstancias y de cómo den solución a estas, es decir, de la destreza demostrada al observar contingencias inesperadas, como posibles retrasos en los tiempos de entrega, costos y demás situaciones normales.

Por eso la pregunta principal de: ¿Qué hacer en los casos en que, como operador logístico, en desarrollo de una relación contractual se le impone la medida cautelar de Secuestro marítimo, por parte de un juez a solicitud de otra parte demandante? Pregunta que solo profesionales en derecho en principio podrían resolver, pero parte de nuestra responsabilidad es brindar una asesoría integral y completa al cliente al momento de cualquier tipo de contingencias.

7. Marco referencial

7.1 Marco teórico

Se propondrá un estudio detallado de los antecedentes en la jurisdicción marítima en Panamá, paralelamente se detallarán los rasgos generales que revisten el acontecer de los procesos ante los tribunales marítimos en este país. Criterio de atribución de

competencia, que permiten que la magistratura de la república de panamá pueda conocer de dichos procesos, la medida cautelar por excelencia en los procesos de jurisdicción marítima panameña, conocida como el secuestro y algunas alternativas de solución de conflictos que el operador logístico está en capacidad de conocer a priori para lograr brindar una *Integral advising a sus clientes*.

7.2 Marco legal

En cuanto a normas procesales la investigación guarda como marco legal las disposiciones contenidas en la ley 8 de 30 de marzo de 1982, que crea los tribunales marítimos y dicta normas de procedimiento marítimo en panamá, con las modificaciones, adiciones y supresiones adoptadas por las Leyes 11 de 23 de mayo de 1986 y 12 de 23 de enero de 2009, denominado como Código de procedimiento marítimo (C.P.M.) en consonancia con el código judicial panameño (resolución N°1 del 30 de agosto de 2001) producto de la comisión de gobierno, justicia y asuntos constitucionales de la asamblea legislativa y el pleno de la corte suprema de justicia, la cual estructura a su vez el orden jurídico procedimental en la república de panamá.

Las anteriores normas, además de ser consideradas la piedra angular para el desarrollo de los procesos de índole marítimo en panamá, enmarcan las condiciones para que sean efectivas las medidas cautelares de secuestro marítimo, al igual que las los requisitos para su suspensión, levantamiento o cancelación.

8. Metodología

Se adopta el diseño metodológico Descriptivo por ser el más viable para el tema escogido, en razón de que se enfoca en dar objeción a las preguntas como que sucede y cuáles son sus características, apoyándose en el diseño narrativo.

En ese orden de ideas, se pretende describir las variables que determinan como, cuando y donde se pueden decretar medidas cautelares de secuestro marítimo, de tal forma que

quienes tengan la oportunidad de utilizar este material puedan replicar la información aquí consignada.

9. Hallazgos y Resultados

En el desarrollo investigativo de la materia, al escudriñar sobre los antecedentes de la jurisdicción marítima panameña, su origen y razón de ser; se encuentra que el surgimiento de los tribunales en mención obedecen al cese de actividades jurisdiccionales de los Estados Unidos De América, sobre la región, pues se hacía necesario un control judicial que se encargara de los asuntos dentro del canal de panamá y sus alrededores, razón por la cual experimentados abogados, se propusieron forjar la creación de lo que hoy se conoce como tribunales marítimos en la república de Panamá.

Vistas así las cosas, ya inmersos en el control jurisdiccional del canal, y las situaciones surgidas en el, uno de los puntos álgidos y más importantes para el funcionamiento de los tribunales fue, determinar con precisión en qué casos era posible mediar como directores del proceso, y en qué casos no. Surge así la imposición de ciertas reglas de carácter procesal para determinar la competencia jurisdiccional, con el fin de que los interesados confiados en un principio de seguridad jurídica pudiesen acudir con tranquilidad en busca de justicia a los atractivos tribunales de competencia marítima en panamá.

Con las cartas sobre la mesa, el código de procedimiento marítimo, contempla dentro de uno de sus capítulos las medidas precautorias o cautelares, a que las partes pueden acudir en el desarrollo de las controversias contractuales y procesos judiciales en el canal de panamá. Una de ellas el Secuestro marítimo, denominado secuestro en la medida en que se materializa en la aprehensión de las mercancías, buques, naves y demás bienes muebles y sujetos a registro que hagan tránsito por el canal interoceánico.

Y finalmente se brinda al operador logístico un compendio de información obtenida de la ley procesal panameña, que erige la forma y los casos en que el demandado, para el

caso nuestro. El cliente puede solicitar, o hacer uso de medidas precautorias o que propendan el levantamiento de la medida cautelar de secuestro sobre las mercancías, buques, naves etc., y ayuden con el flujo de estas por el canal, y lleguen a destino sin mayores contratiempos, mitigando así el surgimiento de nuevas consecuencias de tipo comercial, contractual, legal y profesional.

10. Análisis y discusión

El área de comercio exterior si bien genera un agigantado campo de acción, permite que los profesionales en la materia opten por elegir un grado de especialidad al momento de su ejercicio, situación que propina circunstancias como la que en todo el texto se plantearon.

El conocimiento del engranaje que poseen los procesos judiciales que originan las medidas precautorias de secuestro marítimo, sobre los elementos que permiten que desarrollemos nuestra profesión, bien sea importar o exportar mercancías, propone al cliente el máximo agrado y satisfacción sobre nuestra gestión profesional integral por las siguientes razones:

1. Generalmente, un operador de comercio exterior limita su función a los oficios propias de su profesión, como lo es generar el correcto proceso de importaciones y exportaciones de bienes y servicios en determinadas condiciones y con los por menores que esto acarrea, pero he aquí la respuesta a la pregunta: ¿Qué hacer en los casos en que como operador logístico, en desarrollo de una relación contractual, tengo tiempos de entrega y en razón del comienzo de procesos judiciales, a la mercancía se le impone la medida cautelar de Secuestro marítimo, por parte de un juez a solicitud de otra parte demandante?.
- 2.

Pues bien, si tenemos un esquema general de las opciones o alternativas de solución de este tipo de conflictos, nos será mucho más factible cumplir con el deber de entrega en los tiempos pactados, generar en el cliente la sensación de confianza al momento de realizar nuevas operaciones de comercio exterior con nosotros y lo más importante, aminorar en la mayor medida posible todos los efectos colaterales que en materia comercial y legal conlleva, la retención de mercancías, buques y naves que la transporten

.

3. Defensa técnica: es un término utilizado por la jurisprudencia y la doctrina, al referirse a la forma como deben realizarse las oposiciones dentro de cualquier proceso judicial, esto es la forma como materializamos nuestro derecho de defender nuestros intereses, basados en ciertos principios y reglas de carácter procesal y sustancial, que deben atacar en el momento preciso lo que vulnera mi derecho a comercializar mercancías y evitar demoras y pérdidas mayores en el desarrollo de la operación.

En conclusión, entregar esta información al comerciante, que en razón de un proceso legal preexistente, se encuentre inmerso en la imposición de una medida como la del secuestro marítimo, permite que se logren concretar principios como el de efectividad, confianza y profesionalismo.

11. Capítulo I Antecedentes de la jurisdicción marítima en panamá

En Panamá, la legislación procesal, en cuanto a la de la organización judicial, permite la creación de jurisdicciones especiales, paralelas a la jurisdicción ordinaria, con su propia organización y normas de funcionamiento. Uno de estos órdenes especializados lo constituye *la Jurisdicción Marítima*, la cual fue creada mediante Ley N° 8 de 30 de marzo de 1982, por medio de la cual se crean los Tribunales Marítimos y se dictan normas de procedimiento.

El surgimiento de esta jurisdicción, en Panamá, no obedece simplemente, como ocurre cada vez que se crea una jurisdicción especial, a la justificación doctrinal que apunta hacia “la búsqueda de la especialización de los juzgadores. A medida que el derecho se va volviendo más complejo, la dificultad que tienen los tribunales para dominar toda normativa va aumentando, con lo que puede resultar conveniente, a los efectos de impartir mejor justicia, limitar el ámbito de su conocimiento a sectores concretos del ordenamiento”¹. La jurisdicción marítima, existe en nuestro país por razones históricas vinculadas a nuestra privilegiada posición geográfica.

Con el traspaso del Canal de Panamá, de los Estados Unidos de América a la República de Panamá, como resultado del Tratado Torrijos Carter, la Jurisdicción, como facultad de administrar justicia, que en el área conocida como Zona del Canal de Panamá, era ejercida por los jueces norteamericanos cesó. Luego de ello, como estos tribunales conocían entre otros asuntos, los relacionados con el derecho de Almirantazgo, los visionarios litigantes que ejercían en asuntos marítimos ante los tribunales norteamericanos, con mucho tino, gestionaron la creación en su país de los Tribunales Marítimos, como parte integrante de su organización Judicial.

El gran ideal se materializa con la aprobación de la citada ley 8 de marzo 1982, la cual surge para dar respuesta a la exigencia de administrar justicia Marítima en Panamá, que

¹ **BANACLOCHE PALAO, Julio LOS JUZGADOS DE LO MERCANTIL: REGIMEN JURIDICO Y PROBLEMAS PROCESALES QUE PLANTEA SU ACTUAL REGULACIÓN**, TOMSON CIVITAS, 2005, Páginas 49-50

por el solo hecho de la franja canalera que permite el tránsito de buques que se desplazan hacia distintos puertos, cuyas rutas involucran el necesario paso por el canal, colocaba a Panamá en la condición de prestar el servicio público de administrar justicia incluso a nivel internacional.

La mencionada Ley introduce en el sistema judicial panameño una nueva jurisdicción especializada para conocer con carácter privativo las causas que surjan de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimo, ocurridos dentro de la República de Panamá, en su mar territorial, en las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del Canal de Panamá. Incluso, los Tribunales marítimos tienen competencia para conocer de asuntos de la misma naturaleza ocurridos fuera del territorio nacional, si se cumplen algunos presupuestos establecidos en la propia Ley. (Cfr. Art. 19 Ley 8 de 1982)

La jurisdicción especial marítima panameña, desde su creación fue diseñada con una estructura funcional, que implicaba varias jerarquías de tribunales. Así en el año de 1982, al iniciar sus funciones los tribunales marítimos se asimilaban a los juzgados de la esfera de circuito y sus resoluciones eran recurribles ante el Primer Tribunal Superior de Justicia, con sede en la Provincia de Panamá.

La estructura anterior, fue objeto de cambios con la aprobación de la Ley 11 de 1986, la cual equipara jerárquicamente, los jueces unipersonales de los Tribunales Marítimos a los magistrados de Tribunales Superiores de Justicia. Y además se eleva la categoría del Tribunal que conoce de las apelaciones contra las resoluciones de los Jueces Marítimos, al establecerse que sería la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia la competente para decidir las mismas.²

En el año de 1982, cuando se creó esta jurisdicción especializada, sólo funcionaba un Tribunal Marítimo con jurisdicción y competencia en toda República. Luego mediante Ley 23 de 2001, se creó un Segundo Tribunal Marítimo, el cual inicio funciones en el mes de marzo de 2002. Ambos Tribunales, tienen competencia en todo el territorio Nacional; su

² Cfr. Artículo 8 y 481 de la Ley 8 de de 1982, reformada por la Ley 11 de 1986.

estructura es unipersonal, Ambos están integrados por un Juez, un asistente de Juez, un secretario Judicial, el personal subalterno de la Secretaría, Un Alguacil Ejecutor ³ y un Departamento de Contabilidad.⁴

Recientemente, con la aprobación de la Ley 12 de 23 de enero de 2009⁵, nuevamente se reformo la Ley de Procedimiento Marítimo y se introdujeron cambios sustanciales, en las reglas de procedimiento aplicables a esta jurisdicción especializada, y se volvió a modificar su estructura funcional. Ya que sin afectar la posición jerárquica de los tribunales marítimos de primera instancia, Se creó un Tribunal de Apelaciones Marítimas, el cual aún no está en funcionamiento. Por lo cual, la Sala Civil de la Corte aún mantiene competencia, ahora *pro tempore*, para conocer de las apelaciones contra las resoluciones de los jueces Marítimos.

El Tribunal de Apelaciones marítimas, está integrado por tres magistrados principales y un magistrado suplente. Además cada magistrado cuenta con un asistente legal. Este tribunal contara con un Secretario, dos Oficiales mayores y el personal subalterno que sea necesario.

³ **El alguacil Ejecutor**, debe ser un técnico náutico, y al mismo le corresponde la ejecución de las medidas cautelares y la custodia y mantenimiento de los bienes cautelados, normalmente buques o carga.

⁴ Al **Departamento de Contabilidad** le corresponde administrar los fondos que los peticionarios de medidas cautelares deben aportar para el mantenimiento y custodia de los bienes cautelados.

⁵ Con la aprobación de la Ley 12 de 23 de enero de 2009. La Ley 8 de 30 de marzo de 1982 ha sido modificada y refundida en un texto único publicado en la gaceta oficial N° 26322 de lunes 13 julio de 2009.

Capítulo II Rasgos del procedimiento marítimo en la jurisdicción marítima panameña.

La Jurisdicción especial, Marítima en Panamá, al ser creada en el año de 1982, mediante el C.P.M. adopto reglas de procedimiento que la distinguen de las normas procesales de la jurisdicción ordinaria, ya que resultan ser más eficientes que éstas, al contener una serie de institutos procesales copiados de la Ley Federal de Procedimiento Civil de los Estados Unidos de América, incluyendo sus normas suplementarias de Almirantazgo, que permitieron diseñar un escenario procesal donde las causas de naturaleza marítima se ventilan con rapidez, sin mayor espacio y oportunidad para las conductas dilatorias y contrarias a la buena fe, por parte de los justiciables.

Entre los rasgos principales del proceso marítimo podemos señalar: **el sistema de la Oralidad** en la recepción de pruebas, que se estructura con dos audiencias, una preliminar en la que se determinan los puntos centrales sobre los cuales gira la controversia y la otra, La Ordinaria o de Fondo, en la cual fundamentalmente se desarrolla la práctica de pruebas, los alegatos y en el mismo acto concentrado si es posible dictar el fallo de fondo. También se incorporó la Figura del **Discovery**, que en el proceso norteamericano obliga a las partes a divulgar todas las fuentes probatorias que estén en su poder o a su alcance, y así evitar la denominada prueba sorpresa.

Originalmente, se estableció el **recurso de apelación restringido**, bajo la misma concepción estadounidense que veda la discusión sobre cuestiones de hecho en la alzada, siendo sólo posible la discusión sobre cuestiones de derecho, de esta forma no era posible censurar la actividad de ponderación o valoración de pruebas realizadas por el juez marítimo. Criterio este que está basado históricamente, en la concepción de que mal puede el tribunal de la alzada, cuestionar el examen de los hechos realizado por el tribunal inferior, que tuvo mayor inmediatez y concentración frente a la actividad probatoria.

En síntesis, Panamá cuenta con una jurisdicción especializada para resolver conflictos de naturaleza marítima, sobre hechos ocurridos, dentro y fuera del territorio nacional, brindando en este caso, el servicio público de administrar justicia en lo marítimo, con un carácter global ya que cualquier particular con independencia de su nacionalidad, domicilio u otros elementos de extranjería puede hacer uso de esta jurisdicción, en busca de tutela judicial efectiva, si se cumplen los presupuestos requeridos por las reglas de competencia judicial internacional. Esta realidad, encuentra fundamento en la seguridad jurídica internacional que brindan los tribunales marítimos panameños a todos los justiciables, sean estos, operadores del comercio, tráfico o transporte marítimo, o cualquier particular que ostente un reclamo marítimo, que deseen resolver sus controversias en este país. Por esta razón, entre muchas otras, ***Panamá es y seguirá siendo Puente del Mundo y Corazón del Universo.***⁶

Capítulo III Criterios de atribución de competencia a los tribunales marítimos en Panamá

Tradicionalmente, se ha entendido la competencia como el instituto procesal que establece los límites dentro del cual un tribunal ejerce la función pública de administrar justicia. Y para ello, tanto en la doctrina procesal como en los códigos de procedimiento se han establecido criterios o factores de atribución o determinación de la competencia de los tribunales.

⁶ Conferencia dictada, en la ciudad de GOLFITO COSTARICA, dentro del marco del III Congreso Internacional de Derecho Procesal, organizado por la Asociación de Abogados de Zona Sur Costa Rica, Colegio de Abogados de la República de Costa Rica y el Instituto Colombo Panameño de Derecho Procesal. Celebrado los días 22, 23 y 24 de abril de 2010.

Los criterios o factores de atribución de competencia, más conocidos son: el objetivo, que se refiere, por un lado, a la naturaleza del asunto o materia sometida al conocimiento de un determinado tribunal, y por el otro, la cuantía, para aquellos asuntos susceptibles de valor patrimonial. El Subjetivo, también conocido como el criterio de calidad de las partes. El Territorial, referido a la circunscripción geográfica dentro del cual un tribunal ejerce la función jurisdiccional. El Funcional, también conocido por competencia de grados o jerarquías, que se refiere a la competencia de los tribunales en atención a su jerarquía dentro de organización Judicial. Y algunas Legislaciones Contemplan un criterio denominado competencia por Conexión. Pero que para algunos autores más que un criterio de atribución de Competencia, es una causa de desplazamiento de la misma.⁷

De los Criterios o factores de atribución de competencia tradicionalmente conocidos en la doctrina, los que mayor relevancia tienen para la jurisdicción Marítima Panameña, son el objetivo en cuanto a la Materia o Naturaleza del Asunto (actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimo) y el factor territorial, ya que a partir de este se hace una decantación ente los hechos ocurridos dentro de la República que incluye: *su mar territorial, las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del canal de Panamá, incluyendo las causas sobre reclamaciones que surjan de actos que se ejecuten o deban ejecutarse desde, hacia o a través de la República de Panamá.* Y los ocurridos fuera del ámbito territorial, antes señalado.

La competencia de los Tribunales marítimos por actos ocurridos fuera del ámbito territorial panameño, supone la adopción de otros criterios de atribución, de una naturaleza excepcional, que le permiten a nuestros jueces marítimos conocer de conflictos internacionales o causas con elementos de extranjería. A estos criterios nos referiremos más adelante.

⁷ BARSALLO, Pedro, La Competencia, trabajo publicado en Estudios Procesales, Tomo III, Compilación de Jorge Fábrega, páginas 52 y 53

A. Competencia de los Tribunales Marítimos, por la Materia.

El ámbito de competencia objetivo, en relación con la materia, de los Tribunales Marítimos Panameños, está definido en el artículo 19 del texto único de la Ley de Procedimiento Marítimo, también conocida como Código de Procedimiento Marítimo (en adelante C. P. M.) cuando se señala que: “Los Tribunales Marítimos tendrán competencia privativa en las causas que surjan de los actos referentes al comercio, transporte y tráfico marítimos”.

Dentro de este ámbito se incluyen una gran cantidad de eventos relacionados con el transporte de mercancías por mar, las operaciones de carga en los recintos portuarios, los contratos de explotación y utilización de buques, los riesgos y accidentes propios de la navegación marítimas en general, así como también accidentes que ocurran en naves mientras transitan el Canal de Panamá.

El artículo 2 del Código de Comercio de la República de Panamá, hace una especie de catálogo de los asuntos de naturaleza marítima, que pueden generar conflictos que deban resolver los tribunales marítimos. Además de los actos de comercio de tierra, se mencionan como actos de comercio marítimo y son: 1. La compraventa de buques o aparejos, vituallas, combustible y demás objetos necesarios para la navegación; 2. Los mandatos especiales: entre el naviero y el capitán de la nave o entre el naviero o el cargador y el sobrecargo; 3. El transporte por vías fluviales cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio; 4. El fletamento o transporte por mar, de cosas y personas; 5. El seguro marítimo; 6. La hipoteca naval; 7. El arrendamiento de servicios entre el naviero y el capitán, entre el naviero y los oficiales y los marineros o contratos de ajustes del hombre de mar; 8. El préstamo a la gruesa; 9. Los cuasicontratos en los casos de copropiedad del buque y de avería común y 10. Los actos accidentales en los casos de avería particular como arribada forzada, abordaje, varamiento y naufragio casual.

Estas materias hoy en día en Panamá están reguladas en una ley especial, ya que toda la regulación, contenida en el libro segundo del Código de Comercio referente, al comercio marítimo, fue subrogada por la Ley No. 55 de 6 de agosto de 2008,⁸ que regula toda la materia concerniente al comercio Marítimo en Panamá.

B. Competencia territorial de los Tribunales Marítimos

El ámbito geográfico dentro del cual los tribunales marítimos panameños ejercen su jurisdicción, en principio, está delimitado a las causas que ocurran dentro de su mar territorial, las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del canal de Panamá, incluyendo las causas sobre reclamaciones que surjan de actos que se ejecuten o deban ejecutarse desde, hacia o a través de la República de Panamá. (*Competencia Nacional*) En estos casos, el Juez marítimo panameño, es considerado, el juez natural, para resolver el conflicto marítimo, sometido a su conocimiento.

Sus Tribunales marítimos, también son competentes para conocer de causas relacionadas con comercio, transporte y tráfico marítimo, cuando los hechos hayan, ocurridos fuera del ámbito territorial antes, indicado. Es decir, sobre hechos o relaciones ocurridas fuera del territorio de la República de Panamá. (*Competencia Internacional*)

C. Competencia Internacional de los Tribunales Marítimos.

La capacidad de sus tribunales marítimos es la de conocer de asuntos ocurridos fuera de su ámbito territorial, está fundamentada en criterios de atribución de carácter extraterritoriales. Y que le permiten conocer de conflictos de naturaleza marítima que contienen elementos de extranjería. Al no ser el foro panameño el del lugar de ocurrencia de los hechos, o el del domicilio de alguna de las partes, o el lugar de la celebración o ejecución del, contrato que vincula a las partes en conflicto.

⁸ La Ley 55 de 6 de agosto de 2008, aparece publicada en la Gaceta Oficial No. 26100, del día jueves 7 de agosto de 2008

“En el Derecho procesal Marítimo Internacional Panameño tenemos que el mismo puede dividirse en: Normas de competencia Judicial internacional de normas que establecen los criterios de competencia del juez panameño como juez del foro a través del artículo 17 (hoy 19) cuya competencia se sustenta en reglas de competencia privativas territorialista por un lado y en competencia privatistas fundadas en medidas cautelares y conflictuales por otro lado como lo son: el *fórum arresti*, la notificación en el resorte del juez del foro internacional del demandado, el *fórum patrimonie*, el estatuto personal de la nave, por la vía del rejuego de la regla de conflicto que determine la Ley panameña aplicable y finalmente cuando las partes por voluntad común hayan designado el derecho panameño como competente, sin duda son normas de atribución”⁹

Estos Criterios de asignación de competencia internacional se encuentran previstos en el artículo 19 del texto único de la Ley 8 de 1982, cuyo tenor es el siguiente:

“Artículo 19....

Los Tribunales Marítimos también tendrán competencia privativa para conocer de las acciones derivadas de los actos de que trata el párrafo anterior, ocurridos fuera del ámbito territorial antes señalado, en los siguientes casos:

1. Cuando las respectivas acciones vayan dirigidas contra la nave o su propietario, y la nave sea secuestrada dentro de la jurisdicción de la República de Panamá, como consecuencia de tales acciones.

2. Cuando el Tribunal Marítimo haya secuestrado otros bienes pertenecientes a la parte demandada, aunque esta no esté domiciliada dentro del territorio de la República de Panamá.

3. Cuando la parte demandada se encuentre dentro de la jurisdicción de la República de Panamá y haya sido personalmente notificada de cualesquiera acciones presentadas en los Tribunales Marítimos.

⁹ BOUTIN Gilberto, DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO, Edition Maitre Boutin Segunda Edición - 2006 - Página 848

4. Cuando la nave o una de las naves involucradas sea de bandera panameña, o la ley sustantiva panameña resulte aplicable en virtud del contrato o de lo dispuesto por la propia ley panameña, o las partes se sometan expresa o tácitamente a la jurisdicción de los Tribunales Marítimos de la República de Panamá.”

Veamos cada uno de estos criterios de atribución de competencia internacional de los Jueces Marítimos Panameños.

1. Forum arresti.

A través de este mecanismo previsto en el numeral 1º del precitado artículo 19, el juez panameño puede llegar a tener competencia si al demandado, se le secuestra en Panamá un bien de su propiedad, generalmente, un buque. En este caso, el juez panameño llega a ser competente por el **“Forum arresti”**, es decir, el foro del lugar donde se arrestaron o secuestraron bienes de propiedad del demandado, esto, con independencia que la causa tenga su origen entre sujetos extranjeros, domiciliados fuera del territorio panameño, por hechos ocurridos fuera de nuestro ámbito territorial o por obligaciones que dimanen de contratos celebrados o que deben ejecutarse fuera de la República de Panamá. En estos supuestos, la competencia del Juez panameño sobre el conflicto internacional, está sustentada en la medida cautelar que afecta bienes de propiedad del demandado.

En este supuesto, la acción puede ser entablada directamente contra la nave o contra su propietario. Y ahora después de la reforma de 2009, incluso contra ambos. Si la acción se dirige contra el propietario de una nave, que puede ser persona natural o jurídica, se dice que la acción es **in personam**, pero es requisito indispensable para otorgar competencia al juez panameño secuestrar un bien de propiedad del demandado en territorio panameño.

Cuando la demanda es dirigida contra la propia nave, se trata del ejercicio de acciones para la ejecución de créditos marítimos privilegiados, también denominadas acciones “***in rem***”, por que recaen contra una cosa y no precisamente contra una persona natural o jurídica. En el proceso Marítimo para la ejecución de créditos marítimos privilegiados algunos bienes tienen legitimación procesal en sentido pasivo, basados en la teoría de la personificación de los patrimonios autónomos con representación propia; tal cual sucede con la legitimación procesal que adquieren en los juicios universales de sucesión y quiebra, donde la masa es la que ostenta la capacidad procesal.

Pues bien, en la jurisdicción marítima cuando se ejerce una acción “*in rem*”, normalmente contra una nave, carga o flete, la demanda se sustenta en alguna legislación local o foránea dentro de la cual, el reclamo que se ejerce contra la cosa constituye un crédito marítimo privilegiado, que le permite al actor accionar contra un bien específico, con independencia de la persona de su propietario.

Sobre el tema de las Acciones In Rem y los Créditos Marítimos Privilegiados, resulta muy ilustrativo un precedente de la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia que señala lo siguiente:

Tanto la doctrina como las legislaciones que contemporáneamente se ocupan de esta materia le confieren a los acreedores marítimos del buque una posición privilegiada y preferente frente a cualquier otra clase de acreedores, a la hora de hacer valer los créditos que a su favor pudiesen ostentar en relación con las obligaciones y derechos que surjan respecto a una nave determinada. Los créditos marítimos privilegiados constituyen la matriz o el origen de un derecho de persecución de la nave, destinado a que ésta responda con preferencia por las obligaciones vinculadas directamente al propio medio de transporte que sirve al tráfico marítimo. Las legislaciones marítimas permiten el ejercicio de la acción in rem contra la nave, como la que se ha ejercido en este caso ante el Tribunal Marítimo, produciendo una afectación real del bien. Esa clase de créditos marítimos privilegiados se configuran con el propósito de aumentar las garantías

de los acreedores que arriesgan su patrimonio en beneficio de un bien que, por su propia naturaleza, no es de sencilla ubicación en un lugar determinado. Los créditos marítimos privilegiados pueden nacer antes del viaje del buque (créditos a favor de la hacienda pública, por ejemplo), durante el viaje del buque (como son los que nacen de los sueldos del capitán y la tripulación), o después de efectuado el viaje (costas judiciales, pagos a depositarios, etc.), sin olvidarnos de aquel que pueda estar representado por una hipoteca naval cuyo surgimiento es por completo independiente de los tres momentos que hemos dejado señalados.

Resolución de 21 de octubre de 1996, proferida por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia, dentro del Proceso Especial de Ejecución de Crédito Marítimo Privilegiado que Diques Cannavo, C.A. le sigue a M/N Santa Bárbara

Por otro lado, con la reforma introducida recientemente al CPM, ahora es posible entablar lo que en el derecho procesal marítimo se conoce como las acciones Mixtas, las cuales permiten acumular o ejercer un reclamo único de las dos formas anteriores, es decir, simultáneamente contra la nave y su propietario, o contra la carga y su propietario. Se le denomina mixta porque la acción es a la vez in rem e in personam.

Estas acciones antes de la reforma habían sido negadas por la jurisprudencia de los tribunales marítimos, y de la Sala Civil de la Corte. Y para mayor comprensión del tema me permito citar algunos pronunciamientos judiciales:

"Así, el artículo 525, literalmente expresa: "Para hacer valer o ejecutar un crédito marítimo privilegiado, la acción se dirigirá contra la nave, carga, flete o combinación de estos objetos del crédito". Sabido es que la doctrina y la jurisprudencia nacional han dejado aclarado que razón de considerar al barco como bien independiente de su dueño. Por eso la Corte ha sostenido que la validez del crédito privilegiado no depende de quien tenga la posesión del bien. En este orden de ideas no puede explicarse la Sala como podría incluirse dentro

de este especialísimo procedimiento in rem a una persona, aunque ella sea persona jurídica. En varias ocasiones la Sala ha señalado que no cabe la acción mixta dentro del procedimiento marítimo." Resolución de 12 de julio de 1994, proferida por la Sala Civil de la Corte Suprema de Justicia dentro del proceso de Ejecución de Crédito Marítimo Privilegiado que CEFERINA BARRERA DE ESPINOSA y OTROS promovió contra la M/N PANAMA TRADER

En una decisión más reciente la Sala Civil actuando como tribunal de segunda Instancia en Materia Marítima señaló sobre la improcedencia de las acciones mixtas:

"Para esta Sala, es claro que en un proceso especial cuyo objeto es la ejecución de un crédito marítimo privilegiado, en el que se articula la denominada acción "in rem", no cabe accionar a la vez "in personam", sea que se trate de incluir, desde un principio del litigio a ambas categorías de demandados, o que luego de iniciado, se pida dicha inclusión, como sucede en el presente caso, o inclusive, si se pide en sede de reconvencción o contrademanda.

La acción "in rem" sólo procede contra la nave, el flete o la carga, asimilando estas cosas cual, si fueran personas, esto es, personificándolas con el solo propósito de que se las pueda tener como parte en un proceso, considerando que los créditos o las obligaciones que ellas han generado y que gozan de prelación en la ley las siguen o están anejos a dichas cosas. Introducir en un proceso "in rem" el reclamo de un crédito u obligación que no goza de privilegio legal, y que no le es oponible a la cosa (nave, flete o carga) sino que lo es en relación a personas naturales o jurídicas propiamente tales, sería desnaturalizar ese procedimiento especial que la ley ha instituido expresamente para ese tipo de ejecuciones, tomando en cuenta que las acciones "in personam" no conllevan la misma tramitación. No es cierto, como afirma el recurrente, que la jurisprudencia de esta Sala haya admitido el ejercicio de las acciones mixtas ("in rem" e "in personam") en un proceso". Resolución de 16 de noviembre de 2005 proferida por la Sala Civil de la

Corte dentro del proceso de Ejecución de Crédito Marítimo Privilegiado que Geoffrey Moss le sigue a m/n Crowley Senator.

Las Acciones Mixtas, a partir de enero de 2009, son admisibles en la Justicia Marítima Panameña, posibilidad que surge con las modificaciones introducidas recientemente al C.P.M., entre otras razones, porque los acreedores de acciones reales (in Rem) debían agotar su reclamación, en el valor de la cosa afectada por el crédito, viéndose imposibilitados de continuar la reclamación contra otros bienes del propietario, cuando el valor de la cosa afectada por el crédito, resultaba insuficiente para cubrir la totalidad de la reclamación de naturaleza privilegiada. Ahora esa limitante se supera con la opción de ejercer la acción contra el bien y su propietario simultáneamente, con lo cual es posible satisfacer la deuda con otros bienes, distintos al que estaba afectado por el crédito privilegiado.

2. Forum patrimonie.

Este caso previsto en el numeral 2 del artículo 19 texto único de la Ley 8 de 1982, sólo se diferencia del *fórum arresti*, previsto en el numeral 1, en que la medida cautelar de secuestro, que le permite al Juez panameño adscribirse competencia sobre una causa de carácter extraterritorial o con elementos de extranjería, recae sobre otros bienes de distintos a buques o naves, que sean de propiedad del demandado, pudiendo ser carga, flete o combustible. En estos casos, las acciones solo pueden ser ***in persona***, ya que deben ir dirigidas contra una persona natural o jurídica propietaria del bien que es cautelado o arrestado en el foro panameño. En este supuesto, la medida cautelar, tiene además, el propósito de provocar la comparecencia del demandado a juicio, cuando se encuentra domiciliado fuera de la República de Panamá.

3. Notificación personal de la demanda al demandado dentro de la república de panamá.

Este supuesto, previsto en el numeral 3 del Artículo 19 de C.P. M., implica que un asunto de naturaleza marítima, que contiene elementos de extranjería, y con el cual el foro panameño no tiene vinculo de conexión alguno con la causa. Sin embargo, es de conocimiento del demandante, que al demandado se le puede notificar de la demanda en Panamá, aun cuando no tenga establecido, en este país, su domicilio permanente, pero por alguna razón es posible localizarlo, en un momento determinado, dentro del territorio panameño.

La situación planteada, es posible, pero no muy frecuente, en la Justicia Marítima Panameña, puede ocurrir por ejemplo, si una empresa costarricense que contrató un transporte de mercaderías por mar desde México, con una naviera mexicana y a ésta, se le adeuda el pago del flete y decide ejercer el cobro del mismo por vía judicial. La naviera, a sabiendas que el representante legal de la Compañía tica, es frecuente encontrarlo en territorio Panameño, puede optar por demandarlo en Panamá, y solicita a sus Tribunales Marítimos que le notifiquen personalmente, la demanda en el lugar donde puede ser localizado el representante Legal de la demanda. Obviamente, en este caso la competencia del Juez Panameño, sobre el conflicto internacional, queda supeditada a la efectividad de la comunicación judicial.

La competencia judicial internacional de la jurisdicción Panameña, en este caso, es conocida, como el **FORO PROCESAL**, ya que la competencia está vinculada a una actuación procesal del juez Panameño. De más está decir, que no es necesario en este tercer supuesto la existencia de alguna medida cautelar sobre bienes de propiedad del demandado. La competencia depende única y exclusivamente de la efectividad de la notificación personal de la demanda.

4. La nacionalidad del buque

El numeral 4 del artículo 19 del C. P.M, contempla tres supuestos más de asignación de competencia internacional a los jueces marítimos panameños. El primero de ellos, se refiere al caso en que la nave sea de bandera panameña. Al señalar:

“Artículo 19....

4. Cuando una de las naves involucradas fuere de bandera panameña, o la ley sustantiva panameña resultare aplicable en virtud del contrato o de lo dispuesto por la propia ley panameña, o las partes se sometan expresa o tácitamente a la jurisdicción de los Tribunales Marítimos de Panamá.” (lo resaltado es nuestro)

“Una de las peculiaridades del buque, a diferencia otro bien, es que el Estado le otorga un pabellón, es decir, adquiere la nacionalidad del Estado que enarbola su pabellón. Nombre, número, domicilio, matriculación, pabellón, abanderamiento y registro son elementos indisolublemente unidos y permiten la identificación permanente del buque por su vinculación a un Estado. La Nacionalidad se adquiere mediante el abanderamiento o matriculación del buque”.¹⁰

Según las reglas contenidas en el CPM, La nacionalidad de la nave, atribuye competencia a los tribunales panameños, para conocer de causas de naturaleza marítima, en que la nave involucrada sea de bandera panameña, aun cuando los actos o hechos hayan ocurridos fuera del territorio de la República de Panamá.

Esto es, cuando se trata de conflictos relacionados con el transporte, tráfico y comercio marítimo, pero los mismos no tiene otro vínculo de conexión con el foro panameño, adicional a que la nave involucrada, enarbola la bandera panameña. Así por ejemplo,

¹⁰ ARROYO MARTINEZ, Ignacio COMPENDIO DE DERECHO MARÍTIMO, Segunda Edición, 2005, Editorial Tecnos, España, pág. 125.

sería el caso de una nave cuyo propietario es una empresa Española, que por razones de conveniencia, la registró en Panamá, y al abandonar un recinto portuario, en la Argentina, es objeto de un abordaje (colisión entre Buques) por otra nave de nacionalidad venezolana.

Como se puede observar en supuesto hipotético antes relatado, lo único que vincula al juez panameño con el eventual conflicto, es que una de las naves involucradas en el accidente marítimo, es de bandera Panameña. Pero el Tribunal Marítimo Panameño, no es el foro del lugar de los hechos, no es el domicilio de ninguna de las partes, etc. Que pudieran ser puntos de conexión con mayor vinculación con la causa. Sin embargo, el demandante elige accionar en Panamá. por lo que, la Justicia Marítima Panameña adquiere competencia sobre un conflicto plagado de elementos de extranjería, por el sólo hecho, que una de las naves involucrada, es de bandera Panameña.

5. Aplicación de la ley sustantiva panameña

El segundo supuesto contemplado en el numeral 4 del artículo 19 del C.P.M, se refiere a la aplicación de la ley sustantiva panameña, para resolver el fondo de los conflictos de naturaleza marítima, que contengan elementos de extranjería. Cuando señala:

“Artículo 19....

4. Cuando una de las naves involucradas fuere de bandera panameña, o la ley sustantiva panameña resultare aplicable en virtud del contrato o de lo dispuesto por la propia ley panameña, o las partes se sometan expresa o tácitamente a la jurisdicción de los Tribunales Marítimos de Panamá.”

En este supuesto la aplicación de dicha Ley puede ser porque las partes en ejercicio de la autonomía de la voluntad establecieron contractualmente, que en caso de conflicto, el

mismo sería resuelto en el fondo, con base en la Ley Panameña. O porque la Ley sustantiva panameña resulte aplicable por lo dispuesto en ella misma, en este caso por aplicación de un criterio subsidiario de atribución de competencia de los tribunales marítimos panameños, basado en reglas de solución de conflicto de Leyes.

Cuando la Ley sustantiva panameña resulta aplicable por voluntad de las partes, estamos en presencia de un supuesto en el cual, el asunto que motiva el conflicto, ocurre fuera del ámbito territorial panameño, entre personas naturales o jurídicas de nacionalidad y domicilio no panameño, que celebran un acuerdo en un lugar fuera de Panamá, que de seguro también se va ejecutar fuera de Panamá. Pero las partes pactan que en caso de surgir algún conflicto entre ellas, el mismo sería resuelto en el Fondo conforme a la ley Panameña. Y luego el demandante, unilateralmente, elige foro panameño, cuya proximidad con la causa es lejana, y su única vinculación, con el conflicto es la determinación contractual de la Ley Panameña de Fondo.

Debemos aclarar que en este caso, el hecho de que las partes contratantes hayan dispuesto la aplicación de la Ley sustantiva Panameña no sustrae de la causa los elementos de extranjería, es decir, que no le quita el carácter extraterritorial, tomando en cuenta que posiblemente hayan otros puntos contacto, o conexión con un foro extranjero, como pudiera ser el del lugar de celebración o ejecución del contrato o el juez del domicilio o nacionalidad de las partes etc.

La otra situación en que la eventual aplicación de la Ley sustantiva panameña, hace competente a nuestros jueces marítimos sobre conflictos extraterritoriales puede ocurrir cuando, ella resulte aplicable, por lo dispuesto en ella misma. Resultando los jueces panameños competentes, en este caso, por aplicación de un criterio subsidiario de atribución de competencia, basado en reglas de solución de conflicto de Leyes.

Esta situación se plantea para aquellos casos en que frente a un contencioso con ribetes internacionales, el juez panameño se encuentre frente a la disyuntiva de que ley de fondo aplicar. Por lo cual, se tiene que remitir a sus reglas internas de solución de conflictos de

leyes, que para asuntos marítimos se encuentran previstas en el artículo 566 del C.P.M. Y sí resulta que sus reglas internas le indican que debe aplicar la *Lex Foro*. Este hecho, hace competentes al juez Panameño.

A modo de ejemplo sí al Juez Panameño se le somete a conocimiento una demanda donde una nave de bandera Inglesa colisiona en altamar con otra de bandera Colombiana, con lo cual, no se puede aplicar la Ley del pabellón de ninguna de las naves involucradas en el accidente, así como tampoco puede aplicar la Ley del país en cuyas aguas territoriales ocurrieron los hechos, ya que se suscitaron en alta mar. Pues bien, la norma interna de solución de Conflicto le indica al Juez que debe aplicar la Ley sustantiva panameña. (Cfr. Art. 566 numeral 9 del C.P.M.). está es una solución de ultima ratio, ya que el juez no puede dejar de resolver el conflicto, so pretexto de ausencia o determinación de Ley sustantiva aplicable. Pero lo rescatable aquí es que en este supuesto, el juez panameño puede resultar competente, por aplicación de la Ley panameña, por el rejuego de las reglas de solución de conflictos.

6. Prórroga de la competencia judicial internacional

El tercer supuesto contemplado en el numeral 4 del artículo 19 del C.P.M, se refiere a Los casos en que las partes de forma expresa o tácita hayan decidido someterse a la jurisdicción de los tribunales panameños. Cuando señala:

“Artículo 19....

4. Cuando una de las naves involucradas fuere de bandera panameña, o la ley sustantiva panameña resultare aplicable en virtud del contrato o de lo dispuesto por la propia ley panameña, o las partes se sometan expresa o tácitamente a la jurisdicción de los Tribunales Marítimos de Panamá.”

La prórroga de la Competencia, ocurre de forma expresa cuando las partes en ejercicio de la libertad contractual eligen el foro en que desean ventilar un eventual conflicto. Y la prorroga tácita ocurre cuando planteado el conflicto frente a u tribunal que carece de

competencia judicial, el demandado al ser notificado de la demanda no advierte, la falta de este presupuesto procesal y por tanto, convalida la competencia del foro elegido por el demandante.

Cuando la Prorroga de la competencia judicial internacional es expresa, la misma generalmente se formaliza a través de la inclusión en el contrato de una cláusula Atributiva de Jurisdicción “cuando las partes renuncian al foro natural o la competencia de determinado tribunal designando un Tribunal Estadual para que conozca el negocio jurídico en cuestión. La Prorroga a través de la cláusula atributiva se efectúa en beneficio de un tribunal estatal que es la característica, es voluntaria y es vinculante hacia las partes”.¹¹

La Prorroga convencional de la competencia judicial internacional, a través de la cláusula de atribución de jurisdicción, a favor del foro panameño, se puede observar en el siguiente ejemplo: Una empresa de República Dominicana celebra un contrato de Compraventa Internacional con una Empresa cementera Mexicana en un Restaurante en el DF México y para el transporte de la mercancía hacia República Dominicana, la empresa Compradora, celebra un contrato de transporte de mercadería por mar con un naviera Venezolana. y las partes, (en el contrato de Transporte) pactan que en caso de conflicto, por razón de la ejecución del contrato de transporte Marítimo, ambas se someten a la jurisdicción de los tribunales Panameños. Así renuncian de forma expresa a otros foros de mayor proximidad con la causa, como el del lugar de la celebración, el lugar de ejecución o el de la nacionalidad o domicilio de las partes contratantes.

En cuanto a la Prorroga de competencia judicial internacional tácita, al igual que en el plano interno, ella opera como consecuencia del actuar pasivo de la parte requerida en un foro que no es el competente, al no anunciar en tiempo oportuno la falta de competencia del Tribunal para que conflicto sea declinado hacia el tribunal del juez

¹¹ Boutin op cit pag 176.

Natural o con mayores puntos de conexión con la causa. Que el tribunal unilateral y convenientemente elegido por el demandante.

12. Capítulo IV Carácter exorbitante

Algunos autores consideran estos criterios de asignación de competencia internacional como *exorbitantes*. En ese sentido nuestro Profesor de Derecho Internacional Privado, el Doctor Gilberto Boutin, al respecto señala: “ Tenemos que el derecho Francés y el derecho inglés, así como el estadounidense erigen lo que se denominan reglas de competencia judicial exorbitantes o reglas de competencia judicial imperialistas que no justifican su competencia en virtud de criterios neutros como el lugar del cumplimiento del contrato, el último domicilio del difunto, el domicilio del demandado, sino que descansan en la nacionalidad de una de las partes, o bien, las reglas de competencia judicial descansan en la nacionalidad y no en un principio neutro o un elemento de la economía de la transacción frente a la regla de oportunidad y conveniencia que tienen por finalidad proteger a las partes nacionalidad u origen.... Igualmente, los norteamericanos tienen la opción de lo que se llama demandar en lugar de mayor ventaja o por virtud de su nacionalidad y establecer así lo que se llama el sistema de fórum shopping.

El Forum Shopping se resume como la manipulación de la competencia judicial internacional que ejerce el demandante, en este caso norteamericano, frente a otra que puede ser su propio compatriota, para interponer una demanda ante un estado en donde pueda sacar una mayor ventaja de carácter judicial o patrimonial”.¹²

Sobre las reglas de competencia internacional de carácter exorbitantes, que rigen en nuestra jurisdicción Marítima, también resultan pertinentes los comentarios del Jurista Patrio, Dr. CARLOS ARRUE MONTENEGRO, cuando sostiene: “En materia de competencia, existen en la jurisdicción marítima lo que la doctrina denomina foros

¹² Boutin, op cit. pág. 166-167

exorbitantes, que son aquellos que permiten presentar la demanda ante un tribunal que no tiene un nexo razonable con el litigio....

La Competencia extraterritorial establece el foro del pabellón, el foro de la Ley aplicable, el foro de la notificación y la posibilidad de conferir la competencia por medio de cláusulas de elección de foro. Estos son exorbitantes en la medida en que estos foros no exigen mayor proximidad entre el juez y el litigio.

La falta de proximidad es criticada en virtud de las dificultades de ejercer una efectiva administración de justicia. No obstante, en razón de la naturaleza de las actividades marítimas y de las dificultades de demandar a los propietarios de los buques que se encuentran en altamar, estos foros tienen su justificación. Para paliar esta situación paradójica de los foros exorbitantes, los tribunales marítimos panameños han aplicado el *fórum non conveniens* que permite a los tribunales declinar la competencia establecida en la ley cuando el juez estima que su foro no es el apropiado para resolver y que un foro extranjero está en mejor posición para resolver el fondo del litigio. El *Forum non conveniens* se presenta así como un mecanismo de control de los foros exorbitantes”¹³

Además de la teoría del tribunal inconveniente, conocida como *Forum non conveniens*, existen en la justicia marítima panameña otras causas que pueden provocar la declinatoria o la pérdida de la competencia judicial del Juez Marítimo panameño sobre casos con elementos de extranjería, como lo son la existencia de una cláusula de atribución que obliga remitir la causa hacia un tribunal estatal extranjero, o hacia un tribunal Arbitral por la existencia de una cláusula compromisoria y también puede ser declinada la competencia de los tribunales panameños, si el demandado al comparecer acredita que existe litispendencia internacional, ya que, en un Tribunal extranjero se presentó previamente, el mismo reclamo entre las mismas partes.¹⁴

¹³ **ARRUE MONTENEGRO** Carlos Alberto, **DERECHO PROCESAL INTERNACIONAL**, Editorial Universal Books, Panamá 2008, Pág. 52-53.

¹⁴ Las causales Declinatoria están previstas en el artículo 22 del C.P.M., y las mismas pueden dar lugar a una revisión muy detallada que excede los límites de este ensayo.

Como se puede observar de los comentarios precedentes, en síntesis, la competencia extraterritorial de los jueces marítimos panameños, le permiten a las partes la elección de nuestro foro, aún cuando el mismo carece de vínculos directos sobre con la causa. Sin embargo, a pesar de esta crítica, en la práctica, por 28 años estos criterios de atribución de competencia internacional le han permitido a esta jurisdicción especial conocer de conflictos de naturaleza marítima, con elementos de extranjería, erigiéndose como un foro de administración de justicia marítima de carácter internacional, reconocido a nivel mundial, por todos los operadores del comercio, transporte y tráfico marítimo. De esta forma Nuestra Jurisdicción especializada brinda acceso a la justicia, al permitir que extranjeros presenten sus reclamos marítimos en Panamá por hechos ocurridos en cualquier parte del mundo.

13. Capítulo V Medida cautelar de secuestro

El secuestro marítimo

La medida Cautelar de secuestro es quizá la figura procesal más importante contenida en el CPM, ya que la mayoría de los procesos marítimos, requieren para su iniciación que la demanda vaya acompañada de una solicitud de secuestro sobre un bien de propiedad del demandado, en estos casos la medida de secuestro es prácticamente un requisito de procedencia de la demanda y del proceso. Sobre todos en aquellos casos donde los tribunales marítimos panameños conocen de conflictos con elementos de extranjería.

Lo anterior supone que la medida precautoria, de secuestro en el proceso marítimo, tiene connotaciones que sobrepasan la función tradicional, de asegurar los resultados del proceso o de evitar que la pretensión reconocida en juicio con un fallo estimatorio, no resulte ilusoria es sus efectos.

Conforme lo dispone el artículo 167 del C.P.M, el secuestro, además de la finalidad cautelar normal y corriente de garantizar las resultas del proceso o evitar que la pretensión reconocida mediante sentencia sea ilusoria en sus efectos por insolvencia del deudor. El secuestro marítimo tiene también la finalidad de adscribir competencia sobre causas de carácter internacional, que se van a ventilar en Panamá por haber adquirido competencia los tribunales marítimos, al aprehenderle físicamente en su jurisdicción territorial, un bien de propiedad del demandado y la otra finalidad que persigue el secuestro en la jurisdicción marítima es la de servir de medio para la ejecución de Créditos Marítimos Privilegiados ejercitados directamente contra la nave, carga o flete.

Veamos cada uno de estos supuestos por separado.

A. Secuestro marítimo para garantizar el resultado del proceso-.

Esta finalidad esta prevista en el numeral primero del precitado artículo de la ley, y en este supuesto el propósito fundamental de la medida es evitar la ilusoriedad del proceso, que es precisamente, La finalidad general que tiene el secuestro como medida tendiente a evitar que el que se hace acreedor de un pronunciamiento jurisdiccional a su favor contra otra persona tenga previamente garantizada la forma de hacer materialmente efectivo el derecho que se reclama, sobre todo si es de naturaleza dineraria.

El secuestrante previa consignación al tribunal de determinada suma de dinero, solicita el secuestro de determinados bienes del demandado, para que en el evento de obtener un fallo a su favor tenga con que cobrar las sumas reconocidas por el tribunal. Cuando se solicita el secuestro, en lo marítimo, para garantizar el resultado del juicio, prácticamente estamos en presencia de un típico secuestro civil, solo que decretado por un juez marítimo, que ya tiene competencia sobre la causa con independencia de la medida cautelar. Y es que en los demás casos de secuestro marítimo, no puede iniciarse el juicio si no hay secuestro.

B. Secuestro para adscribir competencia

En este caso la medida cautelar de secuestro está directamente relacionada con el tema de la competencia internacional que tienen los Tribunales Marítimos Panameños, para conocer de causas relacionadas con actos de transporte, tráfico y comercio marítimo, ocurridos fuera del territorio de la República de Panamá, en su mar territorial, las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las del Canal de Panamá. Sucede que en estos casos el Tribunal Marítimo puede llegar a ser competente si se han secuestrado y aprendido física y materialmente bienes del demandado dentro de la jurisdicción panameña, aunque este no este domiciliado dentro de la República de Panamá. (C. P. M. Art. 19 No. 1 y 2).

Si a un demandado extranjero se le secuestra un bien dentro del territorio panameño, el simple hecho de haberle arrestado el bien otorga competencia a los tribunales marítimos patrios, siendo esta la finalidad del secuestro en estos casos, claro que también, se logra el objetivo de garantizar las resultas del juicio, pero no es el fin original del secuestro. En estos casos, el secuestro tiene además, la virtud de operar como medio de notificación de la demanda, al demandado propietario o representante de los bienes secuestrados, entendiéndose notificada la demanda desde el momento en que los bienes son físicamente aprehendidos.

C. Secuestro para la ejecución de créditos marítimos privilegiados.

En el mundo marítimo existen una serie de créditos que las leyes de los distintos países suelen categorizar y listar como créditos marítimos privilegiados, y estos pueden recaer sobre la nave, carga o flete. Estos créditos privilegiado suponen un derecho real que tiene el acreedor contra la nave, carga o flete, de modo que al surgir una deuda, exigible y liquida, el acreedor puede ejercitar su pretensión directamente contra la cosa, que procesalmente hablando tiene la facultad de estar representada en juicio por si misma, ya que las naves constituyen un patrimonio autónomo e independiente de la persona de su propietario susceptible de hacerle frente a las obligaciones contraídas, respondiendo por si mismas hasta cuanto constituye su patrimonio.

El crédito marítimo privilegiado otorga una acción real, porque existe una ficción jurídica que considera a las naves como una persona con capacidad para contraer obligaciones, situación que tiene su génesis en la necesidad, de evitar que los propietarios de naves, puedan evadir obligaciones, adquiridas en el comercio marítimo a través de los mecanismos de transmisión de la propiedad.

Cuando se demanda en ejercicio de una acción privilegiada que también se le denominan *in rem*, por que se dirigen contra la cosa, es requisito *sine qua non*, que en la demanda, se solicite el secuestro de la cosa que se está demandando. En este supuesto al igual que el anterior, el secuestro, con la aprehensión física del bien supone la notificación de la demanda, empezando correr el termino del traslado desde que el alguacil aborde la nave o aprehenda la carga, comunicando la orden de arresto, al capitán del buque y colocando el auto de secuestro en el puente de mando de la nave (Cfr. Art. 193 C.P.M).

14. Capítulo VI. Alternativas de solución

Entendiendo paradigma como ejemplo que sirve de norma o prototipo modelo a imitar, nos vamos a ocupar ahora de algunas reglas o mecanismos procesales consignados normativamente en la ley de procedimiento marítimo, que pudiésemos considerar dignos de ser utilizados, previa adopción legal de los mismos, en otras ramas jurisdiccionales, señalando además cuales ya incluso han sido adoptados y funcionan adecuadamente en otros procesos.

En este capítulo vamos a ocuparnos entonces de algunas medidas o mecanismos de carácter meramente procesal consignados en la ley de procedimiento marítimo, que pueden ser útiles al momento de apoyar a nuestros clientes, en el curso de un proceso judicial.

Pronunciamiento de la Excepción de Prescripción en el Proceso Marítimo.

En principio es menester tener en consideración, que excepción, en materia procesal, es definida como el medio de defensa con que cuentan los demandados dentro de un proceso.

El Código de Procedimiento Marítimo en su artículo 72, sustenta que:

“constituyen excepciones los hechos que impiden o extinguen total o parcialmente la obligación o la modifican”.

En relación con la oportunidad procesal para incoarlas, el mismo artículo 72 del código de procedimiento marítimo, señala que:

“el demandado puede, al contestar la demanda, en sus alegaciones o mediante los recursos ordinarios, aducir o valerse de excepciones.”

Esta regla de oportunidad y preclusión resulta ser similar a la que prevé el Código Judicial Patrio para los procesos de conocimiento, prevista en su artículo 688.

En cuanto al momento en que el tribunal deberá dar contestación o pronunciarse frente a la interposición de las referidas excepciones, tanto la Ley de Procedimiento Marítimo como el Código Judicial de la república de panamá, coinciden en señalar que las excepciones se resuelven en la sentencia, esto significa en el momento en que se decide de forma definitiva sobre la suerte del proceso.

No obstante lo anterior, los cuerpos procesales suelen establecer que algunas excepciones, por razones de economía procesal, deban ser resueltas de forma previa al agotamiento de las fases comunes y obligadas de los procesos.

Vistas así las cosas, es normal encontrar un par de alteraciones a la regla general. En el proceso marítimo concretamente, esta fórmula procesal ocurre cuando el medio de

defensa es alegado en la contestación de la demanda, que es cuando termina la fase expositiva del proceso y sin continuar con el trámite normal del mismo, el juez convoca las partes para una audiencia especial, que forma parte del trámite ordinario, para decidir una o varias excepciones que la misma ley señala que se pueden decidir previamente.

Estas son por ejemplo, la “excepción de prescripción de la acción”, recordemos que las acciones prescriben por que el interesado no la ejerce dentro del periodo que la ley sustancial establece para tales efectos y, en el caso en que el derecho en disputa sea reclamado cuando ya ha pasado el término para su reconocimiento jurisdiccional, el demandado puede alegar como excepción principal, la prescripción de la acción, y como consecuencia esta se encuentra extinguida, y en consecuencia el demandado debe ser absuelto de responsabilidad alguna.

Frente a la esfera propuesta para la solución rápida y alternativa de conflictos, resulta ser en los casos en que proceda un grandioso mecanismo de defensa, en la medida en que es posible resolver el proceso en sus etapas primigenias.

El Recurso de Apremio.

La misma ley de Procedimiento Marítimo da origen a una institución jurídica por medio de la cual el demandado puede agotar los efectos ocasionados por la medida del secuestro marítimo, propendiendo por desacreditar la prueba sumaria que le sirve de sustento para que sea decretado y practicado y de esa manera obtener el levantamiento del mismo.

Veamos entonces cuando se predica la procedencia del recurso de apremio:

El artículo 186 del código de procedimiento marítimo establece que cuando interviniendo error, culpa, negligencia o dolo se secuestren:

1. Bienes que no pertenecen al demandado
2. Se secuestran bienes en contravención a un acuerdo previo y expreso de no secuestrar.
3. Que se solicite un secuestro para la ejecución de un crédito marítimo privilegiado extinguido.

De igual manera la jurisprudencia ha determinado que e podrá interponer el recurso de apremio en las circunstancias en que se intente la ejecución de un crédito marítimo privilegiado y este crédito ya no exista en la ley.

Acción de Daños y Perjuicios derivados de la Procedencia del Apremio.

Como una circunstancia de ganancia ocasional para el demandado la ley procesal marítima establece que quien promueva un secuestro, por error, culpa, negligencia o dolo en los supuestos antes anotados, será responsable de los daños y perjuicios, así como por el pago de los gastos, costas emergentes de la acción, estableciendo además que el mismo juez que decretó el secuestro y que obviamente acogió el apremio, será competente para determinar la responsabilidad del demandante y el monto de los daños y perjuicios causados a la parte agraviada.

lo antepuesto presume el ejercicio de la llamada responsabilidad especial, que se origina en el ejercicio y abuso del derecho que genera el demandante y que puede terminar en actuaciones de mala fe, estatuidas en el artículo 217 del código judicial.¹⁵

¹⁵ **Artículo 217.** Las partes responderán por los perjuicios que causen a otra parte o' a terceros con sus actuaciones procesales temerarias o de mala fe. Cuando en el proceso haya prueba de tal conducta, el juez impondrá la correspondiente condena en la sentencia o el auto que lo decida, y si no fuere posible fijar allí su monto, se

Procede el Apremio aun cuando se haya afianzado para liberar el bien del Secuestro.

En la medida en que dentro del proceso judicial, se halla pagado fianza con el fin de levantar la medida cautelar de secuestro, simultáneamente el demandado puede interponer el recurso de apremio, pues la fianza liberativa que sustituye el bien secuestrado en nada impide que se le de tramite al recurso, en razón a que los efectos de la medida cautelar permanecen, solo cambia en bien afectado.

Trámite del Apremio

El artículo 186 de la Ley de Procedimiento Marítimo establece que están legitimados para el ejercicio del recurso de apremio, el propietario de los bienes secuestrados erróneamente, como también se legitima a quien ejerza la administración y custodia del bien.

El trámite inicia con la presentación del recurso ante el Tribunal que decretó en secuestro, solicitando se cite al secuestrante para que en el término de la distancia comparezca a justificar que el secuestro procede y debe mantenerse.

El recurrente apremiante al recurso, prueba fehaciente de que el secuestro es improcedente. (Art. 187).

Cumplido lo anterior, al acogerse el recurso, el tribunal notificará personalmente a secuestrante o a su apoderado para que en el término de la distancia comparezcan ante el Tribunal.

En la práctica, la misma resolución acoge el recurso y ordena la notificación del secuestrante, fija la fecha y hora en que deberá comparecer a una audiencia, en la cual

liquidará en la forma prevista en el artículo 996; si el proceso ha concluido, dicho trámite se adelantará con independencia de aquél.

tendrá que probar que el secuestro procede y debe mantenerse, de lo contrario, el tribunal ordenará al Alguacil el levantamiento del mismo.¹⁶

Existen conjuntamente mecanismos a los cuales el demandado puede acudir en las circunstancias relacionadas en el capítulo V (medida cautelar de secuestro), como lo establece el artículo 181 del Código de Procedimiento Marítimo.

Veamos:

Transcripción nuestra...

“Artículo 181. Se suspenderá la práctica de secuestro cuando el demandado presente caución de las contempladas en el artículo 103 de esta Ley para responder por la suma que cubre lo demandado y por las costas que fije el tribunal.

Artículo 182. Una vez practicado el secuestro, este se levantará en los siguientes casos:

I. Cuando el demandado presente caución de las contempladas en el artículo 103 de esta Ley, para responder por la suma que cubre lo demandado y por las costas que fije el tribunal.

Para efectos de entender en citado artículo anterior, transcribimos de igual forma el artículo 103 del C.P.M., que contempla las cauciones a que el demandado puede recurrir para el levantamiento de la medida de secuestro en contra de los buques, *naves o mercancías que sean necesarias para el demandado y sus fines comerciales.*

¹⁶ Conferencia dictada en la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas De la Universidad de Panamá, Panamá, 24 de abril de 2003.

Cauciones...

Artículo 103. *Siempre que esta Ley requiera que una parte dé caución, la garantía consistirá en:*

- 1. Dinero en efectivo que deberá ser consignado por el interesado en el Banco Nacional de Panamá y obtener un certificado de garantía de los que trata la Ley 79 de 1963.*
- 2. Cheque certificado o de gerencia girado contra bancos con licencia para operar en la República de Panamá.*
- 3. Bonos de garantía otorgados por empresas autorizadas en la República de Panamá para tales transacciones.*
- 4. Cualesquiera otras garantías que las partes acuerden. En caso de que el Banco Nacional de Panamá estuviere cerrado se podrá depositar la caución en dinero en efectivo o en cheque certificado o en cheque de gerencia en el tribunal, el cual hará la consignación correspondiente en dicho banco tan pronto como este pueda recibirlo, y obtendrá el certificado de garantía que agregará al expediente.*

El secretario dejará constancia de ello en un informe escrito.

Artículo 104. *A solicitud de parte y con audiencia de las mismas, el tribunal podrá ordenar la sustitución de una caución constituida de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, por otra igualmente autorizada.*

Continuación artículo 182...

2. Cuando el secuestrante así lo solicite al tribunal en cualquier tiempo. En estos casos, la parte demandada podrá demandar la determinación de perjuicios por razón del secuestro, lo cual será dirimido por el juzgador de acuerdo con las normas de procedimiento.

3. A petición del alguacil y con audiencia del demandante, cuando este, su representante o apoderado haya sido comunicado por escrito por el alguacil, para que le suministre fondos adicionales con el objeto de hacerles frente a los gastos que demande la custodia y conservación del bien secuestrado y el demandante se niegue a hacerlo o no lo haga dentro de los cinco días siguientes al requerimiento que, en todo caso, se entenderá efectuado con fijación de aviso escrito en el domicilio del secuestrante o su apoderado.

4. Cuando las partes de común acuerdo así lo soliciten.

Artículo 183. Lo dispuesto en los artículos 181 Y 182 referente a la suspensión y levantamiento del secuestro no tendrá lugar cuando el secuestro tenga por finalidad hacer efectivos derechos de propiedad, posesión o uso de los bienes objetos del secuestro.

Artículo 184. Las partes podrán convenir el monto, la naturaleza y las condiciones de la caución que sustituya al bien secuestrado y solicitarán conjuntamente al juez, o en su defecto al Secretario, el levantamiento del secuestro, consignando al mismo tiempo la caución acordada.

Artículo 185. El tribunal, a petición del demandado o de tercero interesado en la liberación del bien o los bienes secuestrados, fijará el monto de la caución en una suma suficiente para cubrir la cuantía de la demanda más tres años de intereses, costas de acuerdo con la tarifa judicial vigente y gastos, suma que no excederá el valor del mercado del bien secuestrado.

El valor del bien secuestrado se fijará en peritaje practicado conforme a las disposiciones de esta Ley. No procederá el peritaje para fijar el valor del bien secuestrado cuando el demandado o tercero interesado manifieste, en su solicitud de levantamiento del secuestro, que está dispuesto a constituir caución por la cuantía de la demanda, más las sumas que fije el juez en concepto de intereses, costas y gastos. En este caso, el juez procederá a fijar los intereses, las costas y los gastos, y ordenará el levantamiento cuando haya sido constituida caución por la cuantía de la demanda y por las sumas que haya fijado en concepto de intereses, costas y gastos. La caución consignada para la liberación de bienes secuestrados como consecuencia de acciones derivadas de créditos marítimos privilegiados extingue el privilegio que corresponda a la obligación que originó el secuestro.

Artículo 186. Una vez notificado el auto de levantamiento del secuestro, el alguacil tomará de inmediato las medidas conducentes al acatamiento del mismo, después de que los gastos en que haya incurrido para la conservación de la cosa hayan sido cancelados o debidamente afianzados. En el caso de que existiese saldo favorable al

secuestrante en concepto de tales gastos, le será devuelto dentro del término de cinco días.

15. Conclusiones

El propósito fundamental de esta investigación radicó en describir las características y circunstancias en las que un buque, nave o mercancía puede ser susceptible de la medida precautoria o cautelar de Secuestro marítimo, en la jurisdicción marítima de Panamá, específicamente aquellos que hacen tránsito por el canal interoceánico.

Si bien encontramos que son de orden legal las condiciones para su imposición, el mismo ordenamiento jurídico procesal, arroja las herramientas para contra arrestar esta serie de situaciones de aprehensión.

En primer lugar el alegato de la prescripción de la acción, de ejecución, en virtud de que el demandante o interesado en que se decrete y ejecute la medida precautoria de secuestro, dejó transcurrir el tiempo que la ley brinda para desplegar este tipo de acciones, en consecuencia se deberá declarar extinguida la obligación y por ende dejar transitar de manera libre el buque, nave o mercancía aprehendida.

En segundo lugar un recurso en contra de las providencias que ordenan la práctica del secuestro, conocido como recurso de apremio, reglado en el capítulo VI, artículo 188 de la ley 8 de 1982, que permite a las partes impugnar la decisión por circunstancias sustanciales, que más adelante se explicaran.

En tercer lugar la opción de presentar cauciones, lo que en nuestro país llamaríamos medidas contra cautelares. En términos generales la presentación de garantías diferentes a la aprehendida inicialmente, con el objetivo de que estas sean liberadas y la medida Cautelar recaiga acto seguido sobre sumas de dinero, seguros y todas las que la ley y las partes acuerden.

Todas las anteriores constituyen un verdadero mecanismo de defensa y alternativa de solución del conflicto de carácter legal, en la medida en que el triunfo de cualesquiera de las anteriores implica o la terminación definitiva del proceso, o el levantamiento de la

medida cautelar sobre lo que como operadores logísticos de comercio exterior nos atañe y es el tránsito de los buques, naves y/o mercancías.

Podríamos encontrar precisiones adversas a los beneficios de las alternativas de solución del conflicto propuestas, pero ninguna podría lograr desvirtuar que llevadas a la práctica, el cliente – demandado, puede tenerlas en consideración a muy corto plazo.

Es ahí donde claramente y antes de llegar a requerir de los servicios profesionales de abogados y firmas encargadas de ejercer este tipo de acciones, el operador de comercio exterior debió esquematizarle a su cliente como podría proceder, atemperando así tiempos de investigación por parte de quien se encuentra perjudicado y en consecuencia tiempo de ejecución de las acciones pertinentes para liberar lo pretendido.

16. Bibliografía

- Arroyo, I. (2005) Compendio de derecho marítimo. España: Editorial Tecnos.
- ARRUE C. (2008) Derecho procesal internacional. Panamá: Editorial Universal Books.
- Banacloche, Julio. (2005) los juzgados de lo mercantil: régimen jurídico y problemas procesales que plantea su actual regulación. Tomson civitas.
- Barsallo, P. La Competencia, trabajo publicado en Estudios Procesales, Tomo III
- Boutin G. Derecho internacional privado, Edition Maitre.
- Boutin, G. (2006) Segunda Edición.
- Cfr. Artículo 8 y 481 de la Ley 8 de de 1982, reformada por la Ley 11 de 1986.
- Asociación de Abogados de Zona Sur Costa Rica, Colegio de Abogados de la República de Costa Rica y el Instituto Colombo Panameño de Derecho Procesal. (2010, Abril). Marco del III Congreso Internacional de Derecho Procesal, Golfito Costa Rica.
- Las causales Declinatoria están previstas en el artículo 22 del C.P.M.
- Ley 8 (1982, 30 de marzo).
- Ley 12 (2009, 23 de enero).
- Ley 55 (2008, 6 de agosto).

FICHA BIBLIOGRÁFICA DE DOCUMENTO DE OPCIÓN DE GRADO

TITULO COMPLETO		
<p align="center">JURISDICCION MARITIMA EN PANAMA Y ALTERNATIVAS DE SOLUCION FRENTE AL SECUESTRO MATIRIMO DECRETADO POR LA EXISTENCIA DE UN PROCESO LEGAL PREVIO</p>		
AUTORES		
Apellidos completos	Nombres completos	
GUETTE CASTAÑEDA	KAREN ANGELICA	
TUTOR DE TRABAJO DE GRADO		
Apellidos completos	Nombres completos	
PROGRAMA ACADÉMICO		
Nombre del programa	Tipo de programa (marque con una x)	
FINANZAS Y COMERCIO EXTERIOR	Pregrado	X
	Especialización	
	Maestría	
CIUDAD	AÑO DE PRESENTACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO	NÚMERO DE PÁGINAS
BOGOTA	2018	53
PALABRAS CLAVES		
Español	Inglés	
Operaciones de comercio exterior	Foreign trade operations	
Jurisdicción	Jurisdiction	
Canal de Panamá	Panama Canal	
Tribunales marítimo	Maritime courts	
Derecho procesal marítimo	Maritime procedural law	
RESUMEN (Máximo 250 palabras)		
<p>Este trabajo de grado, esquematiza una situación en particular surgida en el desarrollo de las operaciones internacionales de comercio exterior en el canal de panamá. Los buques que de manera necesaria hacen tránsito por este importante conducto interoceánico están sujetos a ser revestidos por la jurisdicción de los tribunales marítimos de Panamá quienes en virtud de las prerrogativas y facultades que la ley les atribuye pueden aplicar medidas de tipo cautelar sobre los buques y mercancías en tránsito y solicitadas por personas naturales o jurídicas y cualquier tipo de sujeto con la capacidad de exigir el reconocimiento de derechos de crédito u obligaciones de pago expresas y claras.</p> <p>Se realiza un resumen detallado de la historia de las operaciones de comercio exterior en Latinoamérica y su relación con el derecho procesal marítimo, los criterios para atribuir competencia a este tribunal y las medidas cautelares legal y comercialmente existentes para intentar garantizar una tutela judicial efectiva de derechos de crédito, y los sobrecostos operativos que estas mismas generan a las partes interesadas; terminando con alternativas de solución de conflicto para las pretensiones de carácter económico iniciadas en jurisdicción panameña y las respetivas conclusiones, en donde se hará énfasis en la importancia que reviste el conocimiento de esta temática para los profesionales en comercio exterior en Latinoamérica.</p>		

**LICENCIA DE USO A FAVOR DE LA FUNDACIÓN UNIVERSITARIA EMPRESARIAL DE LA
CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ – UNIEMPRESARIAL, POR PARTE DE
ESTUDIANTES.**

Los suscritos

KAREN ANGELICA GUETTE CASTAÑEDA con C.C. N° 1.125.274.787, actuando en calidad de autor del trabajo de grado, que lleva por título JURISDICCION MARITIMA EN PANAMA Y ALTERNATIVAS DE SOLUCION FRENTE AL SECUESTRO MATIRIMO DECRETADO POR LA EXISTENCIA DE UN PROCESO LEGAL PREVIO elaborada para efectos de (optar por el título de Profesional en Finanzas y Comercio exterior

Hago entrega a UNIEMPRESARIAL de una copia de dicho trabajo académico en formato digital o electrónico (CD-ROM, etc.) otorgando licencia o autorización de uso sobre la misma, para que en los términos de la Decisión Andina 351, la Ley 23 de 1982 y demás normas aplicables, realice los actos de explotación de los derechos patrimoniales y de manera especial, para que la divulgue, reproduzca, comunique al público y la ofrezca en préstamo al público. La presente licencia o autorización se extiende no solo a la fijación en medio o formato físico, analógico o material, sino también al medio virtual, electrónico, óptico, usos de red, Internet, extranet, intranet, repositorio institucional y demás formatos conocidos o por conocer.

El autor de la obra, manifiesta de igual manera que la obra objeto de esta licencia o autorización de uso es creación original y que se realizó sin infringir los derechos de autor que le correspondan a terceros.

PARÁGRAFO: Si llegase a presentarse cualquier tipo de reclamación o acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en mención, asumiré la responsabilidad, dejando indemne a UNIEMPRESARIAL y saliendo en defensa de los derechos aquí autorizados.

Para constancia se firma el presente documento en Bogotá, el año 2018 del mes de abril a los 04 días.

FIRMA



Karen Angelica Guette Castañeda
C.C. 1.125.274.787

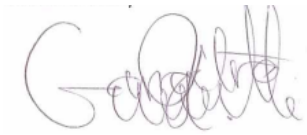
Bogotá D.C., 03 de abril del 2018

Señores
Dirección Académica y Empresarial
UNIEMPRESARIAL
Ciudad

Respetados Señores:

Por medio de la presente hago entrega del trabajo de grado para optar al título de
Profesional en Finanzas y Comercio exterior

Cordialmente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Karen Angélica Guette Castañeda', is written over a faint, light blue rectangular stamp.

Karen Angélica Guette Castañeda
C.C 1.125.274.787